



1. DAF – Neue, großartige Internetseite inclusive Mautrechner!
2. Österreich - Mehr ROLA-Züge über den Brenner
3. Österreich - Sektorales Fahrverbot-Verordnung
4. Achtung Blitzeis - Vorsicht vor Straßenglätte
5. Automobilkrise - teilweise hausgemacht
6. Biotreibstoffe - fördern fossile Abhängigkeit
7. Schweiz – Experten erörtern "intelligenten" Straßenverkehr
8. Volle Lager – Lagerhausbetreiber profitieren von schwachen Absätzen
9. Deutschland – betrachtet Tempomessung durch Section Control kritisch
10. Deutschland – Keine Einigkeit in Staatshilfe für Schaeffler
11. Alkomat – kann nicht austrickst werden
12. Reifenangebot der Woche
13. Gute Buben

1. DAF – Neue, großartige Internetseite inclusive Mautrechner!

Mit einem Upgrade der Unternehmenswebsite www.daf.com sowie der nationalen Sites, die in dreizehn Europäischen Sprachen zur Verfügung stehen, verbessert DAF das „look and feel“ und die Benutzerfreundlichkeit des Internetauftritts.

Die neue Internetseite unterscheidet sich von ihren Vorgängern durch das neue und moderne Layout, das die Informationen sehr überschaubar zur Verfügung stellt. Um die Benutzerfreundlichkeit weiter zu verbessern wurde die Menüstruktur weiterentwickelt und in klar definierte Kategorien unterteilt. Diese Struktur erlaubt nicht nur ausreichend Raum für das DAF Produktportfolio, sondern auch für die Dienstleistungen rund um das Thema Lkw, die DAF anbietet, wie PACCAR Financial, PACCAR Parts und MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge.

Die neue Website www.daf.com eröffnet viele neue Möglichkeiten, zu diesen gehört z.B. der „Maut-Rechner“. Diese Anwendung ermöglicht es Unternehmern, die finanziellen Vorteile auszurechnen, die sie auf einer deutschen Autobahn erzielen können wenn sie einen DAF mit Euro 5 oder sogar EEV Emissionsstandards fahren. DAF konnte als erster Hersteller Modellreihen in den ultra-sauberen EEV-Versionen ausliefern.

Dem Wunsch der Fahrer folgend findet sich auf der DAF-Webseite eine große Auswahl von Werbe-Artikeln. Außerdem wurde der sogenannte „Dealer-Locator“ verbessert, der es nun noch leichter macht, den nächstgelegenen DAF-Händler zu finden – das einfache Eingeben von Postleitzahl oder Ort reicht aus. Mit Ende März gibt es der DAF Homepage auch eine neue Suchfunktion für Gebrauchtfahrzeuge, welche einen Gesamtüberblick über die gebrauchten Lkw gewährt, die in der DAF Organisation zur Verfügung stehen.

Neben www.daf.com, wurden auch die 13 nationalen DAF-Seiten verbessert. Diese enthalten auch länderspezifische Informationen, z.B. über spezielle Verkaufsaktionen. Im Lauf des ersten Quartals dieses Jahres wird es auch eine nationale Website in russischer Sprache geben.

2. Österreich - Mehr ROLA-Züge über den Brenner

Zwei zusätzliche Züge zwischen Regensburg und Trento schrauben das Platzangebot der Rollenden Landstraße erstmalig auf über 1.000 Lkw pro Tag Innsbruck.

Ab Anfang Februar wird das Angebot der Rollenden Landstraße über den Brenner neuerlich um zwei Züge erweitert und erreicht damit erstmalig eine Stellplatzkapazität von 1.026 Lkw pro Tag. Die Rail Cargo Austria (RCA) Tochter ÖKOMBI, sie ist der Betreiber der ROLA, erweitert neuerlich das Zugangebot um mehr Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Bei der neuen Verbindung handelt es sich um die Züge sieben und acht auf der 460 km langen Transit-Rola zwischen Regensburg und Trento. In Summe

sind nun täglich 56 Züge auf den drei verschiedenen Relationen:

Regensburg - Trento, Wörgl - Trento und Wörgl - Brennersee unterwegs. Im Jahr 2008 wurden so viele Lkw wie nie zuvor auf der Brennerachse befördert. Exakt 206.000 Lkw waren auf der umweltfreundlichen Schiene unterwegs, das entspricht auf der Transitachse durch Tirol einer Steigerung von 31 Prozent oder plus 50.000 Lkw. Auch der erste Monat im Jahr 2009 verlief sehr positiv. So wurden im Jänner rund 15.500 Lkw auf der Brenner-Rola befördert - im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von plus 11,2 Prozent.

Jeder ROLA-Zug ist ein Gewinn für die Umwelt Insgesamt hat die ROLA österreichweit im Jahr 2008 rund 335.000 Lkw von der Straße auf die Schiene geholt. Das entspricht einem Anstieg von 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Damit konnte die RCA-Tochter ihre eindrucksvolle Marktführerrolle in Europa weiter ausbauen. Zuwächse auf der ROLA bedeuten gleichermaßen auch eine Entlastung für die Umwelt. Auf Basis einer Studie des Umweltbundesamtes, stößt ein 40-Tonnen-Lkw im Schnitt 813 Gramm CO₂ pro Kilometer aus. "Alle ROLA-Züge gemeinsam haben 2008 dazu beigetragen Umwelt und Anrainern rund 74.000 Tonnen CO₂ zu ersparen - eine saubere Bilanz", so Franz Dirnbauer der Geschäftsführer der ÖKOMBI.

Quelle: ÖBB-Holding AG, rene.zumtobel@oebb.at

3. Österreich – Sektorales-Fahrverbot-Verordnung

Vom Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Rechtliche Angelegenheiten erhielten wir die Information über die Sektorales-Fahrverbot-Verordnung "Ausnahmen für Ziel- und Quellverkehre bei teilweiser Be- oder Entladung"

[Bitte lesen Sie HIER](#) das Schreiben der Tiroler Landesregierung

4. Achtung Blitzeis - Vorsicht vor Straßenglatte

Nebel, Regen und Schneefall können bei kaltem Straßenbelag zu Glatteis führen

Nach wochenlanger klirrender Kälte sorgt ein Tief derzeit für erwärmende Plusgrade in weiten Teilen Österreichs. Doch für Autolenker ist trotzdem Vorsicht geboten, denn wenn der Untergrund noch kalt ist, kann bei Regen oder Nebel blitzartig eine spiegelglatte Eisschicht entstehen. "Blitzeis sorgt für sehr gefährliche Fahrsituationen im Winter", weiß Gerhard Blümel, Leiter der ÖAMTC-Fahrerakademie in Teesdorf. Auch leichter Schneefall oder Nebel können eine rasche Glatteisbildung auslösen. Daher sollten sich Fahrzeuglenker nicht in trügerischer Sicherheit wiegen, wenn die Außentemperatur-Anzeige im Plusbereich ist. "Temperaturen oberhalb der Null-Grad-Grenze sind kein Garant für eine ungefährliche Fahrbahn, weil der Boden nach einer langen Kälteperiode im Winter stark ausgekühlt ist", sagt der ÖAMTC-Fahrsicherheitsperte.

Angepasste Geschwindigkeit, ausreichend Abstand, vorausschauendes Fahren, gefühlvolles Lenken und sich keinesfalls "hetzen" lassen, können bei Blitzeis den Unterschied zwischen "gerade noch gutgegangen" und "Unfall" bedeuten. "Schon auf dem Weg zum Parkplatz lässt sich die Situation einigermaßen erkennen und man kann den aktuellen Fahrbahnzustand einschätzen", sagt Blümel und empfiehlt im Bereich von Brücken, Waldschneisen, Kuppen und freien Flächen besonders vorsichtig zu fahren. Kommt ein Autolenker trotz aller Vorsicht ins Schleudern, dann Fuß weg vom Gaspedal, auskuppeln und in die gewünschte Fahrtrichtung lenken. Bei Fahrzeugen mit ABS kann gleichzeitig gelenkt und gebremst werden. Hat das Fahrzeug kein ABS, sollte während des Gegenlenkens nicht gebremst werden. "Außerdem muss der Blick immer in die gewünschte Fahrtrichtung gehen", rät der ÖAMTC-Experte. Eine alte Faustregel der Profis lautet nämlich: Wohin man blickt, dorthin lenkt man auch.

Fahren auf Eis und Schnee ist vor allem für ungeübte Fahrer eine Herausforderung. Trainieren kann man das richtige Verhalten bei winterlichen Fahrverhältnissen in den fünf Winterfahrzentren des Clubs

oder bei einem Fahrsicherheitskurs in einem der neun Fahrsicherheitszentren österreichweit. Unter www.oeamtc.at/fahrsicherheit finden sich neben dem gesamten Kursangebot auch die Adressen aller ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren.

Quelle: ÖAMTC

5. Automobilkrise - teilweise hausgemacht

Die herrschende Absatzkrise im Automobilmarkt ist nicht nur eine Folge der Finanzkrise, und Verschrottungsprämien allein werden die Krise nicht bewältigen können. Auch die geringen Renditen der Händler und die unzureichende Kooperation zwischen Herstellern und Vertriebspartnern sind eine wesentliche Ursache dafür, dass die Automobilbranche mit Schwierigkeiten kämpft. Das geht aus einer Studie der Managementberater Horváth und Partners hervor, die unter mehr als 200 Experten in Deutschland, Österreich und der Schweiz durchgeführt wurde. Die aktuelle Wirtschaftslage und die Versäumnisse der Marktteilnehmer, das Vertriebssystem in seiner Gesamtheit zu betrachten und Ziele aufeinander abzustimmen, verstärken den Handlungsbedarf.

"Die Lage im Automobilvertrieb ist prekär. Hersteller nutzen ihre Machtposition gegenüber den Händlern immer noch aus. Die Steuerung des Automobilvertriebs muss neu überdacht werden", bringt es Heiko Fink, Leiter der Studie, auf den Punkt. Erschwerend kommt hinzu, dass der Handel mit Automobilen schon in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden ist und die aktuelle Krise nun diesen Effekt deutlich verstärkt. "Händler und Hersteller müssen in der aktuellen Krise viel stärker kooperieren und die Vertriebssteuerung in den drei Feldern Strategie, Kunde und Kompetenz neu ausrichten", so Fink.

Große Unzufriedenheit der Branche

Das verschobene Machtgefüge im Automobilhandel führt zur andauernden Unzufriedenheit der Händler. Mehr als die Hälfte der befragten Händler (51 Prozent) sind mit ihren Verträgen unzufrieden. Aufgrund der Umsatzeinbußen durch die Krise sehen sich die Händler genötigt, den Verkauf von Neuwagen mit Preisnachlässen und Rabattschlachten anzukurbeln, was sich jedoch negativ auf die eigene Rendite auswirkt. 2/3 aller Händler machen heute bereits weniger als 1,5 Prozent Rendite. Um die Verluste auszugleichen, konzentriert sich der Handel zunehmend auf den Service und das Gebrauchtwagengeschäft. Jedoch fehlt es hier an einer verstärkten Kooperation mit den Herstellern.

Kooperation als Weg aus der Krise

Beide Seiten sind sich einig, dass die höchste Priorität darauf liegt, den Kunden und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt der Vertriebssteuerung zu stellen. Doch besagt ein weiteres Ergebnis der Studie, dass die Strategien von Herstellern und Händlern nicht aufeinander abgestimmt sind. Die Hersteller liefern wenig konkrete Kompetenzerfordernisse und Handlungsempfehlungen, während sich die Händler nicht immer erfolgreich auf eigene Faust um eine Optimierung bemühen.

Gegenseitiges Misstrauen ist die Folge: So glauben etwa die Hersteller, dass die Händler für ein "professionell" geführtes Autohaus nicht genügend qualifizierte Mitarbeiter haben. Die Händler wiederum wünschen sich eine stärkere Unterstützung durch die Hersteller, um die notwendigen Kompetenzen aufzubauen. Insgesamt sehen die Berater einen Mangel im strategischen Kompetenzmanagement. "Wenn so viele Händler vor dem wirtschaftlichen Aus stehen, dann ist das auch für die Hersteller eine bedrohliche Situation. Denn sie sind mehr denn je auf den indirekten Vertriebsweg über ihre Handelspartner angewiesen", meint Studienleiter Fink.

Der Geschäftsführer von Horváth und Partners in Wien, Thomas Sima, ergänzt, dass auch die aktuell diskutierte "Verschrottungsprämie" an der grundsätzlichen Misere nichts ändert. "Erst wenn sich Hersteller und Händler an einen Tisch setzen, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten und das bestehende Misstrauen abzubauen, wird sich die Situation für den Automobilmarkt verbessern."

Studie "Automotive Retail Performance" Die Managementberater Horváth und Partners haben die Studie bereits zum fünften Mal durchgeführt. Im Rahmen der Befragung wurden mehr als 200 Autohändler, Hersteller und Importeure in Deutschland, Österreich und der Schweiz interviewt. Die Studie ist bei Horváth und Partners Wien erhältlich.

Horváth und Partners

Horváth und Partners ist eine unabhängige, international tätige Management-Beratung. Das 1981 in Stuttgart gegründete Unternehmen beschäftigt mehr als 450 Mitarbeiter an elf Standorten in Deutschland, Österreich, Schweiz, Ungarn, Rumänien, Spanien und den USA. Im Mittelpunkt der Beratung stehen die Leistungssteigerung und die nachhaltige Verbesserung der Leistungsfähigkeit

von Organisationen. Die Kompetenzschwerpunkte liegen dabei in den Bereichen Strategisches Management und Innovation, Prozessmanagement und Organisation sowie Controlling und Finanzen. Horváth & Partners begleitet die Kunden von der betriebswirtschaftlichen Konzeption bis hin zur Realisierung und nachhaltigen Verankerung durch die Verbindung mit dem Steuerungssystem.
Quelle: [Horváth & Partners Management Consultants](#)

6. Biotreibstoffe - fördern fossile Abhängigkeit

Hohe Erzeugungskosten sorgen für schlechte Energiebilanz

Für die Herstellung von Treibstoffen aus Getreide wird mehr fossile Energie benötigt als das Endprodukt liefert. Das besagt eine Untersuchung der New Yorker Cornell University <http://www.cornell.edu>, die im Journal Human Ecology veröffentlicht wurde. "Biotreibstoffe sind nicht nur ineffizient, sondern auch ökonomisch und ökologisch teuer und weit nicht so produktiv wie früher angenommen", so der Studienleiter David Pimentel. Laut seinen Berechnungen lassen Biotreibstoffe die Abhängigkeit der USA von fossilen Brennstoffen steigen statt diese zu senken. In Verbindung auch mit den ethischen Bedenken, Nahrungsmittel zu Zeiten der Unterernährung einer Mehrheit der Menschheit für Treibstoffe zu verwenden, sei die Erzeugung von Biotreibstoffen langfristig abzulehnen, so das Plädoyer des Forschers.

Dass die Umwandlung einer Reihe von Getreidesorten in Energie mehr kostet als sie liefern kann, geht laut Pimentels Berechnungen auf die fehlende Effizienz der Biotreibstoffe zurück. Demnach liefert Ethanol aus Mais eine Energierückführung von 46 Prozent, Schilf 50 Prozent, Biodiesel aus Sojabohnen 63 Prozent und der Raps 58 Prozent. Problematisch seien außerdem die bei der Erzeugung auftretende Wasserverschmutzung durch Düngemittel und Pestizide, der Beitrag zur globalen Erwärmung, die stärkere Erosion des Bodens und die Luftverschmutzung. Biotreibstoffe würden die Öl-Abhängigkeit der USA ironischerweise noch steigern anstatt sie zu senken, was ihrer Grundabsicht entgegenstehe. Denn in den meisten Fällen werde mehr fossile Energie für die Erzeugung einer Einheit Biotreibstoffe aufgewendet als sie selbst erbringe. "Das führt dazu, dass die USA mehr Öl und Gas importiert, um Biotreibstoffe zu erzeugen", so der US-Forscher.

Ronny Winkelmann von der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe <http://www.fnr.de> verteidigt im presstext-Interview die Energiebilanz der Biotreibstoffe. "Sie ist grundsätzlich positiv und hängt von der Art des erzeugten Kraftstoffes ab." Er betont, dass die USA und die EU unterschiedliche Ziele für ihre Biotreibstoffe verfolgen. "Die USA fördert Biotreibstoffe unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit, in Europa steht hingegen der Umweltaspekt durch die erhoffte Verminderung der Treibhausgas-Emissionen im Vordergrund." Derzeit beträgt der Anteil der Biotreibstoffe an den mineralischen Kraftstoffen sechs Prozent. Sie werden vor allem im Fahrzeugbereich, zur Stromerzeugung und als Pflanzenöl eingesetzt oder beigemischt.

Ein EU-Vorschlag für Richtlinien zur Nachhaltigkeit in der Biotreibstoff-Erzeugung liegt vor <http://www.iscc-project.org> und soll noch im Laufe des Jahres 2009 verabschiedet werden. "Künftig sollen nur noch die Biotreibstoffe erlaubt sein, die über ein Zertifikat verfügen. Ausschlaggebend für dessen Verleihung werden vor allem ökologische Kriterien sein wie die CO₂-Bilanz, das benötigte Wasser oder der Einsatz von Dünger", so Winkelmann. Es werde noch diskutiert, inwiefern auch soziale Gesichtspunkte bei der Herstellung wie die Einhaltung von Mindestlöhnen oder das Verbot der Zwangsarbeit in das Zertifikat eingehen sollen, so Winkelmann abschließend.

Quelle: presstext.deutschland

7. Schweiz – Experten erörtern "intelligenten" Straßenverkehr

Es ist zu spät, die nationalen Lkw-Mautsysteme in der EU erst zwischen 2012 und 2014 zu harmonisieren. Damit Trucker ohne technische Hindernisse quer durch alle Länder der Union fahren können, müsse das Problem jetzt gelöst werden, forderte der Leiter des Brüsseler Büros der Internationalen Strassentransport-Union (IRU), Michael Nielsen, bei einer Expertenanhörung zum „Aktionsplan für intelligente Transportsysteme (ITS) des Strassenverkehrs“ im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP). Die IRU begrüße alle ITS-Anwendungen, wenn sie „messbaren ökologischen und ökonomischen Mehrwert bringen und interoperabel einsetzbar sind“, erklärte Nielsen. Notwendig für einen fairen Wettbewerb sind nach seiner Auffassung für jedes Unternehmen eine freie Auswahl der ITS-Angebote und die spätere freiwillige Nutzung des EU-Satellitenavigationssystems Galileo, mit dessen geplanter Inbetriebnahme 2013 dem US-System GPS bei der Lkw-Flottenavigation Konkurrenz gemacht werden soll.

Der deutsche EU-Abgeordnete Ulrich Stockmann dagegen warnte vor zuviel Optionen und Zugeständnissen. Das Europäische Parlament habe bei der Annahme der EU-Richtlinie zur Interoperabilität der Mautsysteme den Fehler gemacht, neben der satellitengestützten Variante auch noch die Alternative der Mikrowellennutzung zuzulassen. Dies müsse bei der Einführung des automatischen Kfz-Notrufsystems eCall besser gemacht werden, sagte der Sozialdemokrat aus Magdeburg.

Der Direktor des Lkw-Herstellers Volvo, Mats Rosenquist, verlangte eine „abschliessende Normung“ der eCall-Technik, damit sie serienmässig in Neuwagen eingebaut werden könne. Diese Normung werde es „in zwei oder drei Monaten“ geben, versprach der Logistik-Direktor der EU-Kommission, Fotis Karamitsos. Seine Generaldirektion (GD) Energie und Verkehr habe mit fünf weiteren GD den im Dezember vorgelegten Aktionsplan erarbeitet. Sein Ziel sieht die Kommission darin, modernste Informations- und Kommunikationstechnologien im Transport- und Verkehrssektor anzuwenden. Damit soll die 2006 gestartete Aktion „Intelligentes Fahrzeug“ und das „eSafety-Forum“ für Verkehrssicherheit ergänzt werden.

Der niederländische EU-Parlamentarier Erik Meijer (Linksfraktion) verwies darauf, dass die Innovationen bezahlbar sein müssen. Ansonsten wären sie „nicht durchsetzbar“. Die österreichische Grüne Evelin Lichtenberger forderte die Angabe von „Risikostufen“ der mit Gefahrgut-Transporten beförderten Substanzen, damit die an der Transportroute gelegenen lokalen Behörden und Einsatzkräfte wie die der Feuerwehr bei Unfällen zu sofortigen gezielten Massnahmen fähig seien. Leider habe die Chemieindustrie diese Forderung abgelehnt, bedauerte Lichtenberger.

Der Europäische Datenschutzbeauftragte Johan Hustinx mahnte zur Vorsicht im Umgang mit gewerblichen Daten und verlangte die Einhaltung ihrer Vertraulichkeit.

Die Beachtung der Datenschutz-Richtlinie sei die Voraussetzung für den durch elektronische Technik erleichterten Datenmissbrauch, der ein Rechtsverstoß sei.

Quelle: MotorMedia GmbH, www.motormedia.ch

8. Volle Lager – Lagerhausbetreiber profitieren von schwachen Absätzen

Der weltweite Einbruch von Absatzzahlen bei Investitions- und Konsumgütern führte dazu, dass der Bedarf an Lagerplätzen stark anstieg. Für Vermieter von Lagerflächen bedeutet das ein Umsatzplus. In großen Häfen der USA, in Singapur und auch Italien platzen die Lagerhallen aus allen Nähten.

Der Absatzabschwung macht sich vor allem bei Konsum- und verstärkt bei Industriegütern wie Metallen bemerkbar.

Laut Financial Times lagern bei der internationalen Spedition "Berthold Vollers" gegenwärtig Güter im Gesamtwert von rund einer Mrd. Euro, verteilt über Standorte wie Bremen, Rotterdam und Antwerpen. Neben Waren wie Kaffee und Kakao profitiert das Familienunternehmen derzeit vor allem von Industriemetallen wie Kupfer sowie Aluminium. "Obwohl Konsum- und Industriegüter bei Lagerkapazitäten zunehmen, gehen einige Warenkategorien in Hinblick auf ihre Lagerbestände auch wieder zurück. Wir sehen uns deshalb nicht primär als Nutznießer, weil wir von der Warenfluktuation leben", so Fabian, Berthold-Vollers-Niederlassungsleiter.

9. Deutschland – betrachtet Tempomessung durch Section Control kritisch

Beim heurigen Verkehrsgerichtstag in Deutschland wurde das Thema "Section Control" diskutiert und kritisch betrachtet.

Bei dieser Messmethode wird ein Fahrzeug jeweils am Beginn und am Ende einer Messstrecke automatisch digital fotografiert, um anhand der durch die Ein- und Ausfahrtszeiten berechneten Durchschnittsgeschwindigkeit einen eventuellen Tempoverstoß feststellen zu können.

In Österreich wird dieses System bereits seit 2004 erfolgreich eingesetzt. Die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen seien positiv gewesen, so Klaus Machata vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien, die Zahl der Tempoüberschreiter bleibe unter einem Prozent

Der ADAC ist jedoch gegen die Einführung der Section Control, solange es andere Messverfahren gibt, die ohne Eingriffe in geschützte Grundrechtspositionen auskommen. Als problematisch sieht es der ADAC insbesondere an, dass nicht nur von Fahrzeugen Fotos aufgenommen werden, deren Lenker bereits im Verdacht einer Ordnungswidrigkeit stehe, sondern von allen Fahrzeugen und deren Führern. Damit werde jeder Fahrer zunächst einmal unter Generalverdacht gestellt.

Das geltende Recht erlaubt laut Frank Albrecht vom Bundesverkehrsministerium die Einrichtung von „Section Control“ bisher nicht. Die Datenerhebung wäre mit einem Grundrechtseingriff verbunden, der nur auf gesetzlicher Grundlage vorgenommen werden dürfte. An eine entsprechende Rechtsnorm müssten einige Anforderungen zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit gestellt werden. Insbesondere sollte „Section Control“ etwa nur an nachgewiesenen Unfallhäufungslinien zulässig sein und erhobene Daten sollten nur für die Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden dürfen. Während ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen begrenzte Wirksamkeit nur kurz vor oder nach der Anlage hätten, würde „Section Control“ das Verhalten auch auf größeren, besonders unfallauffälligen Streckenabschnitten beeinflussen und gefährliche Strecken entschärfen können, so Albrecht.

10. Deutschland – Keine Einigkeit in Staatshilfe für Schaeffler

Die deutsche Bundesregierung ist sich bei der ins Auge gefassten Staatshilfe für den durch die Conti-Übernahme angeschlagenen Autozulieferer Schaeffler, uneinig. Finanzminister Peer Steinbrück von der SPD lehnt eine staatliche Unterstützung für die verschuldete Schaeffler-Gruppe strikt ab.

„Es ist nicht Aufgabe des Staates in solchen Fällen einzugreifen, in denen unternehmerische Entscheidungen möglicherweise nicht durchdacht genug waren“, sagte Steinbrück der „Berliner Zeitung“. Dagegen teilte Wirtschaftsminister Michael Glos (CSU) mit, dass der Bund im Fall Schaeffler die Federführung übernehmen will.

11. Alkomat – kann nicht austrickst werden

Immer wieder kursieren einfallsreiche "Weisheiten" und Tipps wie man den Alkomaten austricksen kann.

Hier einige Paradebeispiele:

- "Ein alkoholgefülltes Konfekt ist schuld am hohen Promillewert." Widerlegt. Drei Schnapspralinen wurden zerkaut, dann wurde mit dem Vortester gemessen. Der Haftalkohol in Mund und Rachen ließ den Wert auf über drei Promille steigen, innerhalb von wenigen Minuten sank der Wert wieder auf Null. Die Ausrede zieht also beim Inspektor nicht, denn nach 15 Minuten wird nochmals gemessen.
- "Kaffee oder Energiedrink machen nüchtern." Mitnichten: "Beide Getränke regen die Magendurchblutung und somit die Aufnahme des Alkohols an. Kohlensäure beschleunigt den Vorgang sogar noch", erklärt ÖAMTC-Mediziner Vedernjak.
- "Mundwasser wirkt gegen Alkoholgeruch." Grober Irrtum. Mit Mundwasser spülen kann sogar kontraproduktiv sein. Der Haftalkohol ließ beim ÖAMTC-Test die Testanzeige kurzfristig auf 3,6 Promille in die Höhe schießen. "Der intensive Spearmint-Geruch erregt in jedem Fall Verdacht", sagt dazu Bezirksinspektor Peter Kreuzer, der seit 1988 Alkotests (seit 1990 mit Alkomat) durchführt.
- "Das scharfe Pfefferminz-Bonbon schlägt am Vortestgerät aus." Falsch, es konnte keine Wirkung gemessen werden.
- "Tricksen mit Eiswürfeln." Das Vortestgerät ist durch eiskalten Atem tatsächlich beeinflussbar. In der Praxis zeigte sich allerdings, dass es der Testperson unmöglich war, den Mund voller Eiswürfel zu nehmen, nebenbei mit dem Polizisten "ganz normal" zu sprechen und auch noch mit voller Kraft ins "Röhrl zu blasen". Bei einer Testperson verursachten die Eiswürfel darüber hinaus Zahnschmerzen.
- "Zigarette senkt Alkoholwert." Frischer Zigarettenrauch macht sich - wenn überhaupt - nur am Vortestgerät geringfügig bemerkbar, der Alkomat ist gänzlich unbestechlich. Da Zigarettenrauch schädlich für die hochsensiblen Geräte ist, werden von der Polizei direkt nach dem Zug aus einer Zigarette keine Tests durchgeführt, sondern erst nach einer kurzen Pause.
- Auch Knoblauch sagt man - zu Unrecht - eine wundersame Wirkung bei Alkotests nach. "Das zu überprüfen haben wir unseren Testern erspart. Tatsache ist, dass keinerlei Substanz im Knoblauch enthalten ist, die das Testergebnis verfälschen könnte", sagt der ÖAMTC-Arzt.

Einen Alkoholtest darf die Polizei bei jeder Kontrolle, auch ohne Verdacht auf Alkoholkonsum, durchführen. Vorerst kommt das Vortestgerät zum Einsatz. Ergibt sich hier ein kritischer Wert oder verweigert man die Teilnahme an dem Vortest, wird eine Messung am gerichtsfähigen Alkomaten vorgenommen (im Kommissariat oder vor Ort). Pro Proband wird im Abstand von ein bis zwei Minuten zweimal gemessen. Die Atemluft wird mehrere hundert Mal analysiert, für jeden Messvorgang wird

eine Messkurve gespeichert. Die beiden ermittelten Kurven dürfen sich um maximal fünf Prozent unterscheiden - nur dann gilt die Messung. Gibt es Abweichungen, wird weiter gemessen. Kommt es zu lauter "Fehlmessungen", könnte der Polizist annehmen, die Teilnahme am Alkotest würde absichtlich verweigert. Dann drohen dem Probanden schwere rechtliche und kostenintensive Nachteile.

Der Einfallsreichtum, wie der Alkomat getäuscht werden könnte ist groß, aber sinnlos und sollte sich ohnehin erübrigen, da Alkohol hinter dem Steuer ein absolutes "Nein" ist.

Gerade in der Faschingszeit wird vermehrt gefeiert, ausgegangen und somit auch Alkohol konsumiert. Die Vernunft darf aber bitte durch einen schönen Abend und ein paar Gläsern Wein nicht getrübt werden! Mit dem Taxi kommt man sicher nachhause ohne sich und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

12. Reifenangebot der Woche



Marke: CONTINENTAL
Dimension: 385 / 65 R 225
Typ: Continental HTR 2, Auflieger, Nah- und Fernverkehr

Jetzt um 289,18 Euro per Stk.
(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf www.truck.at unter der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

13. Gute Buben

Deutschland - Euro-Leasing-Kampagne informiert über HIV und Aids

„Nicht alle Verkehrstoten hatten einen Unfall. Manche hatten einfach nur kein Kondom.“ Mit derartig aufmerksamkeitsstarken Botschaften sorgen die Michael-Stich-Stiftung und Euro-Leasing jetzt für europaweite Aufmerksamkeit zu HIV und Aids. Und zwar in vier verschiedenen Variationen als Heckansicht auf diversen Euro-Leasing-Miettrailern. Die Motive wurden speziell für den Straßenverkehr entwickelt und informieren im Rahmen der Anti-Aids-Kampagne der Michael-Stich-Stiftung plakativ und öffentlichkeitswirksam über die noch immer tödlich verlaufenden Krankheit.

Euro-Leasing-CEO Ralf Faust hat sich nach eigenen Angaben bei der Aids-Prävention nicht zweimal bitten lassen und sorgt durch eine kostenlose Kommunizierung der Statements auf seinen Trailern für eine hohe Beachtung auf Europas Straßen und Autobahnen. Faust: „Transporteure und Logistiker können durch die Anmietung dieser 'verkehrsicheren' Fahrzeuge zu einem absoluten Kampagnensonderpreis von monatlich 420 EUR (erster Monat ohne Berechnung) nicht nur ihre Transporte durchführen, sondern auch aktiv dazu beitragen, auf die nach wie vor brandaktuellen Themen HIV und Aids hinzuweisen.“

Hintergrundinformationen:

Die Michael-Stich-Stiftung wurde 1994 von Michael Stich gegründet. Der ehemalige Tennis-Profi hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine besonders hilfsbedürftige Gruppe im Kampf gegen HIV und AIDS zu unterstützen: die Kinder. Die Hilfe beginnt mit der ersten Babyausstattung, Sommer- und Winterbekleidung sowie Kinder-zimmereinrichtungen. Darüber hinaus werden viele Herzenswünsche der Kinder erfüllt. Neben der Direkthilfe für infizierte Kinder hat es sich die Michael-Stich-Stiftung zur Aufgabe gemacht, die Prävention und Aufklärung aktiv mitzugestalten.

Die Euro-Leasing GmbH verfügt über Eigenmittel von über 65 Mio. Euro und vermietet gegenwärtig über 3.000 Zugmaschinen und 8.000 Sattelaufleger/Anhänger sowie zahlreiche Spezialfahrzeuge. An der zu den führenden deutschen Fullservice-Partnern für Fuhrparkmanagement gehörenden Gesellschaft ist die MAN Finance International GmbH (MFI) seit Anfang 2008 mit 25,1 Prozent beteiligt.

[Für FOTO bitte hier klicken](#)

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.

info@truck.at oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, klicken Sie bitte [hier](#).

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung